

УДК 33

Перспективы развития и проблемы взаимодействия Евразийского экономического союза и Нового Шелкового пути

Сереков Бауыржан Алиакбарович

Аспирант,

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ,
119571, Российская Федерация, Москва, просп. Вернадского, 84;
e-mail: BAS.01@inbox.ru

Аннотация

В статье анализируется становление системы отношений между Евразийским экономическим союзом и китайским проектом «Один пояс и один путь». Показана динамика развития китайской инициативы в отношении ЕАЭС, выявлены проявления асимметрии в рамках проектов, дается оценка достигнутого уровня российско-китайского сотрудничества в транспортно-логистической отрасли. Проанализированы возможности и риски России и в целом ЕАЭС, связанные с перспективами взаимодействия двух проектов. Проанализирована заинтересованность Москвы и Пекина в дальнейшем расширении уже имеющегося широкого спектра своих взаимоотношений. Определено, что между китайской и евразийской инициативами множество точек пересечения вплоть до того, что они в большей или меньшей степени взаимозависимы или, по крайней мере, носят взаимно усиливающий характер. Решение изучаемой проблемы осуществляется на основе положений и выводов по исследуемой тематике, содержащихся в трудах современных отечественных и зарубежных авторов, исследователей и мыслителей.

Для цитирования в научных исследованиях

Сереков Б.А. Перспективы развития и проблемы взаимодействия Евразийского экономического союза и Нового Шелкового пути // Теории и проблемы политических исследований. 2018. Том 7. № 6А. С. 80-86.

Ключевые слова

Евразийский экономический союз, проект Нового Шелкового пути, внешняя политика России, Центральная Азия, Один Пояс и один Путь, Шанхайская организация сотрудничества, Россия и ЕАЭС в новой стратегии Китая.

Введение

Текущее пятилетие ознаменовалось становлением двух международных мегапроектов – китайской инициативы «Один Пояс и один Путь»¹ и концепции «Большой Евразии», совместно продвигаемой Пекином и Москвой как «большое Евразийское партнерство» [Хейфец, 2016, 128-146]. У двух проектов, разумеется, разная степень зрелости: китайский проект, хотя и фрагментарно, уже осуществляется на разных евразийских территориях и с участием разных государств, – идея «Большой Евразии» пока только обсуждается в политической и, несколько шире, в научной плоскости. Тем не менее, наперед понятно, что между китайской и евразийской инициативами множество точек пересечения вплоть до того, что они в большей или меньшей степени взаимозависимы или, по крайней мере, носят взаимно усиливающий характер. Но это в теории: в практической же плоскости между проектами уже сегодня обнаруживаются точки не только притяжения, но и отталкивания, так что общие перспективы сопряжения двух проектов пока что совершенно неясны, находясь в зависимости от целого ряда слабо прогнозируемых факторов и обстоятельств. Проблема, таким образом, требует особого внимания и специального анализа.

Основная часть

В общем понимании «большая Евразия» охватывает континентальный массив от Кореи до Португалии и в этом отношении концепция несет в себе ассоциацию с идеей единого экономического пространства от Лиссабона до Владивостока («Большой Европы»), с которой российское руководство выступило еще в 2010 г., и которая недавно – несколько неожиданно – была поддержана А. Меркель [Меркель, www]. Центральным элементом этой геополитической и геоэкономической конструкции являются исторические территории современной России. Учитывая, что именно современная РФ является естественным центром тяжести «большой Евразии», охватывающей и всю континентальную Европу, некоторые аналитики отказываются видеть в геополитике Москвы последних лет простой «поворот на Восток», а говорят о ее «панорамной» (с охватом на 360 градусов) ориентации по отношению к окружающей международной среде, включая и вектор от Арктики до Индийского океана [Trenin, www].

В последние годы из этого «континентального континуума» выпало целое звено – Украина, а сопутствовавшее украинскому кризису резкое охлаждение в российско-западноевропейских отношениях поставило весь проект экономической зоны от Лиссабона до Владивостока в лучшем случае «на длительную паузу». Как результат, во внешней политике РФ действительно проявился своего рода «поворот на Восток» и конкретно на Пекин, тем более что Китай остается единственной страной из ведущих экономик мира, не поддержавшей политику экономических

¹ Концепция «Один пояс и один путь» (кит. и дай и лу 一帶一路) — выдвинутая Китаем инициатива объединенных проектов создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Концепция была впервые анонсирована председателем КНР Си Цзиньпином во время визитов главы в страны Центральной Азии и в Индонезию осенью 2013 года. Суть данной китайской инициативы заключается в поиске, формировании и продвижении новой модели международного сотрудничества и развития с помощью укрепления действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействий с участием Китая. По официальным данным Китая, «Один пояс и один путь» охватывает большую часть Евразии, соединяя развивающиеся страны, в том числе новые экономики, и развитые страны. На территории мега проекта сосредоточены богатые запасы ресурсов, проживает 63% населения планеты, а предположительный экономический масштаб — 21 трлн долларов США.

санкций против России [Глазьев, Чушкин, Ткачук, 2013, 101-104]. Так или иначе, в официальной риторике и в плоскости практической политики РФ на смену концепту «Европа от Лиссабона до Владивостока» пришла идея «Евразии от Шанхая до Петербурга». На этом пространстве, как обсуждалось в ходе визита китайского лидера Си Цзиньпина в Москву в июле 2017 г., должны быть найдены пути сопряжения сразу нескольких «интеграционных форматов» – прежде всего нового Шелкового пути, Евразийского экономического союза и ШОС, что, собственно, и станет выражением «широкого Евразийского партнерства».

Сотрудничество сторон в рамках этих организаций, как известно, уже осуществляется, но легко видеть, что уже общая схема мегапроекта «Большая Евразия» не свободна от противоречий. Главное из них – это то, что китайский проект «Один пояс и один путь» в конечном итоге ориентирован на Западную Европу [Dragan Pavličević, www] и в этом смысле все на то же пространство «от Лиссабона до Владивостока» (с заменой последнего на Шанхай), которое сегодня для активной интеграционной политики России в большей или меньшей степени закрыто. Принципиально неясным в смыслах «Большой Евразии» остается следующий момент – при осуществлении планов по проекту «Один пояс и один путь» в какой именно степени Китай по большому (по «гамбургскому») счету заинтересован в сотрудничестве с Россией, а Россия – в сотрудничестве с Китаем. По оценкам экспертов, сегодня грузовой транзит Китая через Казахстан и РФ обслуживает примерно 1,6% китайской торговли с Европой, а его увеличение за последние 10 лет (с показателя 0,7%) шло почти исключительно за счет существующих возможностей, а не инвестиций в новую инфраструктуру. Проблема, кроме того, распадается еще на несколько вопросов, предполагающих выяснение того, какое именно место в новых китайско-российских инициативах может принадлежать 1) Евразийскому экономическому союзу, 2) Центральной Азии в целом и 3) Шанхайской организации сотрудничества. Сегодня, когда проект «Один пояс – один путь» находится, по существу, в своей начальной стадии, никаких ясных ответов на эти вопросы нет. Указывая на сложность и малую прогнозируемость наметившихся в Евразии интеграционных процессов, С. Караганов, например, подчеркивает:

Географический проект будет, видимо, охватывать страны, входящие в ШОС, ЕАЭС, АСЕАН, государства, вовлеченные в «сопряжение» проекта Шелкового пути и ЕАЭС, включая, вероятно, Турцию, Иран, Израиль, Египет, и новое экономическое пространство, которое будет создаваться по мере реализации регионального всеобъемлющего экономического партнерства, продвигаемого Китаем и АСЕАН с участием Индии, Японии, Южной Кореи. России с ее партнерами по ЕАЭС предстоит решать, в какой форме стоит присоединиться к строительству этой мягкой экономической группировки... На роль связующего элемента этой архитектуры напрашивается ШОС с расширением числа наблюдателей. И главное – созданием в ее рамках постоянных комитетов и переговорных площадок по либерализации торговли, по координации технических стандартов, по экономической, финансовой политике и политике безопасности, включая борьбу с терроризмом, по кибербезопасности, миграциям [Караганов, www].

Поскольку пока о конкретных перспективах геополитического и геоэкономического становления «Большой Евразии» сегодня говорить сложно, важно максимально ясно видеть те тенденции, которые уже вполне определились. Главная из них – это поступательное развитие китайской стратегии «Одного пояса и одного пути» (в его наземной части – «Экономического пояса Шелкового пути»).

Значение, придаваемое Пекином этим инициативам, столь велико, что на XIX съезде КПК (октябрь 2017 г.) положения о Новом Шелковом пути были внесены в обновленный устав партии, а руководителям провинций даны поручения разработать детальные планы своего

участия в строительстве новых транспортных магистралей в Китае и за его пределами. Пекин в данном случае преследует несколько целей, тесно связанных между собой. Темпы экономического развития страны в последние годы заметно снизились, и она поэтому крайне заинтересована в освоении новых рынков, а, следовательно, и в сокращении транспортных издержек для своего экспорта и импорта. Расширение экспортных возможностей особенно важно для тех отраслей китайской промышленности, где накопились избыточные производственные мощности: это тяжелое машиностроение, производство потребительских товаров, цемента, стали и других металлов; в будущем Китай, возможно, будет стремиться к переводу в другие страны целых производств, прежде всего «экологически проблемных». Предполагается, что планирование, исполнение и последующее обеспечение большинства проектов вдоль трасс Нового Шелкового пути будут осуществляться китайскими компаниями, и именно под это условие Китай кредитует зарубежных соисполнителей соответствующих работ. Финансовый сектор Китая стремится найти новые объекты для инвестиций, а инфраструктурные проекты в этом смысле обещают высокие доходы в перспективе [ЦИИ ЕАБР, 2016, 40]. Финансируя зарубежные проекты, где кредиты предоставляются в юанях, Китай укрепляет статус юаня как мировой резервной валюты. По сумме всех этих факторов продвижение «Пояса и Пути» приобретает для Пекина едва ли не императивный характер.

Для осуществления данной стратегии Пекин мобилизует огромные ресурсы. Председатель КНР Си Цзиньпин, выступая на международном экономическом форуме «Один пояс и один путь» (май 2017), отметил, что на поддержку инфраструктурных проектов в более чем 60 странах Пекин предполагает направить свыше одного триллиона долларов. Эксперты, пытаясь определить общую стоимость проектов Пояса и Пути в более или менее отдаленной перспективе, указывают на цифры в диапазоне от 4 до 8 трлн. долл. Рейтинговое агентство «Fitch» оценивает вложения в запланированные или уже осуществляемые проекты в 900 миллиардов долларов. Распространено мнение о том, что на развитие концепции к 2022 году будет потрачено 5 триллионов долларов. Специалисты Азиатского банка развития считают, что к 2030 году в инфраструктурные проекты будут вложены невероятные 26 триллионов долларов».

При анализе этих перспектив следует понимать, и на это указывают многие эксперты, что в действительности Новый шелковый путь не является ни проектом (тем более не мегапроектом), ни планом, ни четко сформулированной программой в традиционном смысле этих понятий, даже если в аналитике и употребляются именно такие термины. Скорее это «инициатива» Пекина, своего рода его дальнеперспективная стратегическая задача или, как формулирует российский китаист А. Габуев, «зонтичный бренд, который в зависимости от задачи можно наклеить на что угодно» [Габуев, 2015, 84-85]. В практическом плане, насколько можно судить по начальному этапу осуществления данной стратегии, речь идет преимущественно о таких транспортно-логистических проектах, через которые расшивались бы «узкие места» («бутылочные горлышки») в нескольких экономических коридорах, связывающих Китай с Западной Европой и Северной Африкой. В поле зрения Пекина сегодня шесть таких коридоров, и выбор главных магистралей, очевидно, будет определяться соображениями экономической целесообразности в будущем.

Заключение

Картографирование возможных маршрутов Нового Шелкового пути выявляет, что в принципе основные магистрали могут пройти в стороне от России, – например, в рамках

коридора Китай – Средняя Азия – Пакистан. Тем не менее, в экспертном сообществе преобладает та точка зрения, что наиболее перспективным маршрутом следует считать линию Китай – Казахстан – Россия, в то время как Средняя Азия – слишком конфликтный, нестабильный и в целом проблемный регион, чтобы Пекин всерьез рассматривал этот вариант. Между тем в том, что касается Нового шелкового пути, Пекину и Москве до сих пор, похоже, не удалось достичь полного совпадения позиций, и речь на сегодняшний день идет лишь о «поиске необходимых точек сопряжения» интеграционных процессов между Евразийским экономическим союзом и «Экономическим поясом Шелкового пути».

Изначально камнем преткновения было несоответствие позиций сторон в отношении главного организационного (институционального) формата предстоящего «сопряжения»: Москва продвигала и продвигает для этих целей Евразийский экономический союз, Пекин – Шанхайскую организацию сотрудничества, куда присоединился Пакистан, тем самым усиливая для Пекина привлекательность «пакистанского» направления среди возможных коридоров Нового Шелкового пути. Принципиальная позиция РФ состоит в том, что ШОС и впредь должна придерживаться своей изначальной миссии обеспечивать сотрудничество в военно-политической области, в то время как КНР явным образом стремится придать организации экономическое измерение, превращая ее в основу для зоны свободной торговли.

Пока нет оснований полагать, что этот изначальный конфликт позиций и интересов принципиально разрешен. Одновременно, учитывая содержание и исключительно позитивную атмосферу последних российско-китайских встреч на высшем уровне, можно надеяться, что стороны, в конце концов, придут к нужным компромиссным решениям. Сегодня, на наш взгляд, всей дискуссии вокруг маршрутов Нового Шелкового пути пока недостает самого главного – стратегической определенности в позициях сторон. Учитывая, однако, заинтересованность Москвы и Пекина в дальнейшем расширении уже имеющегося широкого спектра своих взаимоотношений, можно с достаточной уверенностью прогнозировать, что «необходимые точки сопряжения» в конце концов, будут найдены.

Библиография

1. Габуев А.Т. Россия и китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» // Вестник АТЭС. 2015. № 1. С. 48.
2. Глазьев С.Ю., Чушкин В.И., Ткачук С.П. Европейский Союз и Евразийское сообщество: сходство и различие процессов интеграционного строительства. М., 2013. С. 79.
3. Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения. СПб., 2016. 40 с.
4. Китайский Шелковый путь принимает мировые масштабы. URL: <https://inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html>
5. Меркель хочет увидеть единую экономическую зону от Лиссабона до Владивостока. URL: <https://vedomosti.ru/politics/news/2016/06/04/643631-merkel-hochet>
6. Назарбаев: Новый Шелковый путь может выгодно связать ШОС, ЕАЭС и ЕС. URL: <https://eurasiancenter.ru/news/20170516/1004445631.htm>
7. Сергей Караганов: С Востока на Запад, или Большая Евразия. URL: <https://svop.ru/main/21684>
8. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия и о продвижении взаимовыгодного сотрудничества. 8 мая 2015 г.
9. Хейфец Б.А. Новые экономические мегапартнерства и глобальная экономика // Международная жизнь. 2016. №3. С. 128-146.
10. Шелковый путь в никуда. URL: <https://vedomosti.ru>
11. Dmitri Trenin. Russia's Evolving Grand Eurasia Strategy: Will It Work? URL: carnegie.ru/
12. Dragan Pavličević. China, the EU and One Belt, One Road Strategy – Jamestown. URL: <https://jamestown.org/.../china-the-eu-and-one-belt-one-road>

-
13. Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements. URL: <https://silkroadbriefing.com>
14. Juncker opens the door to EU-Eurasian Union rapprochement. URL: <https://euractiv.com>

The perspectives of development and the problems of interactions of Eurasian Economic Union and the New Silk Road

Bauyrzhan A. Serekov

Postgraduate,
Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,
119571, 84, Vernadskogo av., Moscow, Russian Federation;
e-mail: BAS.01@inbox.ru

Abstract

The article analyzes the formation of a system of relations between the Eurasian Economic Union and the Chinese project “One Belt and One Road”. The dynamics of the development of the Chinese initiative in relation to the EAEU is shown, asymmetry manifestations are revealed in the framework of the projects, an assessment of the achieved level of Russian-Chinese cooperation in the transport and logistics industry is given. The possibilities and risks of Russia and the EEU as a whole, connected with the prospects of interaction between the two projects, are analyzed. The author of the article analyzed the interest of Moscow and Beijing in the further expansion of the already existing wide range of their relations. It has been determined that there are many intersection points between the Chinese and Eurasian initiatives, to the extent that they are more or less interdependent or at least mutually reinforcing. The solution of the problem under study is carried out on the basis of the statements and conclusions on the subject under study, contained in the works of contemporary domestic and foreign authors, researchers and thinkers. Today the entire discussion around the routes of the New Silk Road is still lacking the most important thing, strategic certainty in the positions of the parties. Considering, however, the interest of Moscow and Beijing in the further expansion of the already existing wide range of their relations, it is possible to predict with sufficient confidence that the necessary solutions will eventually be found.

For citation

Serekov B.A. (2018) Perspektivy razvitiya i problemy vzaimodeistviya Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza i Novogo Shelkovogo puti [The perspectives of development and the problems of interactions of Eurasian Economic Union and the New Silk Road]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 7 (6A), pp. 80-86.

Keywords

The Eurasian Economic Union, the New Silk road project, foreign policy of Russia, Central Asia, One Belt and one Road strategy, the Shanghai Cooperation Organization, Eurasian economic corridors.

References

1. Dmitri Trenin. *Russia's Evolving Grand Eurasia Strategy: Will It Work?* Available at: carnegie.ru/ [Accessed 12/12/2018]

2. Dragan Pavličević. *China, the EU and One Belt, One Road Strategy – Jamestown*. Available at: <https://jamestown.org/.../china-the-eu-and-one-belt-one-road> [Accessed 12/12/2018]
3. (2016) *Evropeiskii soyuz i Evraziiskii ekonomicheskii soyuz: dolgosrochnyi dialog i perspektivy soglasheniya* [The European Union and the Eurasian Economic Union: long-term dialogue and prospects for agreement]. St. Petersburg.
4. *Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements*. Available at: <https://silkroadbriefing.com> [Accessed 12/12/2018]
5. Gabuev A.T. (2015) Rossiya i kitaiskii proekt «Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti» [Russia and the Chinese project “The Economic Belt of the Silk Road”]. *Vestnik ATEC* [APEC Bulletin], 1, p. 48.
6. Glaz'ev S.Yu., Chushkin V.I., Tkachuk S.P. (2013) *Evropeiskii Soyuz i Evraziiskoe soobshchestvo: skhodstvo i razliche protsessov integratsionnogo stroitel'stva* [The European Union and the Eurasian Community: similarities and differences in the processes of integration construction]. Moscow.
7. *Juncker opens the door to EU-Eurasian Union rapprochement*. Available at: <https://euractiv.com> [Accessed 12/12/2018]
8. Kheifets B.A. (2016) Novye ekonomicheskie megapartnerstva i global'naya ekonomika [New economic megapartners and global economy]. *Mezhdunarodnaya zhizn'* [International life], 3, pp. 128-146.
9. *Kitaiskii Shelkovyi put' prinimaet mirovye masshtaby* [Chinese Silk Road takes a global scale]. Available at: <https://inosmi.info/kitayskiy-shyolkovyy-put-prinimaet-mirovye-masshtaby.html> [Accessed 12/12/2018]
10. *Merkel' khochet uvidet' edinuyu ekonomicheskuyu zonu ot Lissabona do Vladivostoka* [Merkel wants to see a single economic zone from Lisbon to Vladivostok]. Available at: <https://vedomosti.ru/politics/news/2016/06/04/643631-merkel-hochet> [Accessed 12/12/2018]
11. *Nazarbaev: Novyi Shelkovyi put' mozhet vygodno svyazat' ShOS, EAES i ES* [Nazarbayev: The new Silk Road can advantageously link the SCO, the EAEU and the EU]. Available at: <https://eurasiancenter.ru/news/20170516/1004445631.htm> [Accessed 12/12/2018]
12. *Sergei Karaganov: S Vostoka na Zapad, ili Bol'shaya Evraziya* [Sergey Karaganov: From East to West, or Greater Eurasia]. Available at: <https://svop.ru/main/21684> [Accessed 12/12/2018]
13. *Shelkovyi put' v nikuda* [Silk Road to Nowhere]. Available at: <https://vedomosti.ru> [Accessed 12/12/2018]
14. Sovmestnoe zayavlenie Rossiiskoi Federatsii i Kitaiskoi Narodnoi Respubliki ob uglublenii vseob"emlyushchego partnerstva i strategicheskogo vzaimodeistviya i o prodvizhenii vzaimovыgodnogo sotrudnichestva. 8 maya 2015 g. [The joint statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on the deepening of a comprehensive partnership and strategic interaction and on the promotion of mutually beneficial cooperation. May 8, 2015].